

Resum de la presentació a la Jornada PDE ATM. 19 de març de 2018.-

Principals disfuncions, ineficiències i mancances en relació als “mal anomenats” Plans de Desplaçament d’Empresa:

(detectades en el decurs d’un treball fet per encàrrec de ATM, algunes en procés de resolució).

La complexitat del marc legislatiu i normatiu i de les prescripcions relatives en aquests instruments “micro” de planificació/gestió en els instruments “macro” de planificació de la mobilitat.

Diversitat d’enfocaments i de denominacions dels documents de planificació de la mobilitat als grans centres generadors de desplaçaments:

Llei de Mobilitat, Llei de Finançament del Transport Públic, Decret de Qualitat de l’Aire (àmbit restringit a municipis de RMB), Real Decreto “de reducció de la accidentalitat en desplazamientos laborables”, DNM, PDMRMB, PLMU,...

Plans de Desplaçament d’Empresa, de Mobilitat Vial a l’Empresa, de Mobilitat i Seguretat Vial, de Mobilitat del Personal, de Transport al Centre de Treball, de Seguretat Vial, de Mobilitat al Centre Generador de Desplaçaments, etc.

Hi ha un interlocutor que lideri el procés d’implementació i uns objectius institucionals clars?

Millora de la qualitat de l’aire? Reducció de l’accidentalitat en “itinere” o en “missió”? Mobilitat mes racional, eficient i sostenible?

Medi Ambient? Mobilitat i Transport? Salut i Relacions laborals? Trànsit?

Administració de la Generalitat? Local?

Quin paper té l’ATM?

Es percep la necessitat de la elaboració i tramitació del PDE?

Absència de règim disciplinari i sancionador.

No inclusió en els llistats de requisits d’obligat compliment, per l’obtenció de resolucions favorables.

Manca d’incentius administratius d’un cert impacte per la seva redacció i tramitació.

Tampoc figura habitualment en la relació de temes de negociació sindical, com una qüestió d’una certa rellevància.

Es desconeix l'obligatorietat d'inscriure els PDE en un Registre públic, ni perquè cal trametre al Registre de PDE's de l'ATM el document, quan l'ens ja l'ha elaborat.

El risc de que l'Administració controli més al que ja en té que al que encara no en té.

El nom i la tipologia de centres no ajuden.

Per què Plans de Desplaçament d'Empresa? Generen més desplaçaments determinats centres educatius, sanitaris, culturals, esportius o de lleure, que no són vistos com "empreses".

Potser "Plans d'Ordenació de la Mobilitat als Grans Centres Generadors de Desplaçaments"?

Resoldre també la confusió entre si l'obligació es per centres de treball o pel conjunt de cada raó social. Per què no s'ha d'exigir que tingui PDE una organització que té distribuïts els seus treballadors/visitants/clients/proveïdors en diversos centres de treball, si en el seu conjunt genera molts desplaçaments?

En sentit contrari, no s'identifica prou la possibilitat d'agrupar entitats per raons de coexistència territorial. Els PDE de Sectors Industrials o de Serveis agrupats.

Diversitat d'estratègies d'actuació vinculades a accions de mobilitat al si de les organitzacions, sovint desestructurades i inconnexes.

Recursos Humans, Logística, Aprovisionaments, Contractació de Serveis, Gestió Patrimonial, Renovació i manteniment de flotes, incentius als treballadors...

Protocols diversos amb pautes d'actuació a vegades contradictòries, en matèria d'accessibilitat i mobilitat.

Per algunes organitzacions el PDE es integrar i simplificar paquets de mesures ja acordats per àmbits sectorials.

Situació poc exemplar de les Administracions responsables o dels Operadors de Transport.

Cal que Administracions, Agències, altres Organismes i Empreses públiques elaborin i tramitin davant l'ATM els seus PDE quan abans.

Serviran a més com a pautes de contingut, objectius i propostes d'actuació.

Cal revisar la metodologia d'elaboració del PDE, el seu contingut i les tipologies de propostes d'actuació.

El PDE ha de ser més una eina de gestió i un projecte d'implementació de mesures "micro", que un document feixuc d'anàlisi dels escenaris de mobilitat d'un entorn.

Ha de tenir una visió "holística"; no centrar-se només en els desplaçaments dels treballadors. Usuaris, clients, visitants, proveïdors, treballadors indirectes, empreses vinculades, etc.

Continuïtat al PDE a partir de figures com el Gestor o el Comitè de Mobilitat de l'Ens.

Incorporar bateries d'indicadors de fàcil detecció i avaluació, per poder realitzar un seguiment dels resultats de l'aplicació del Pla i efectuar les correccions i ajustos que calguin.

El PDE ha de ser una eina “molt viva”.

El PDE no ha de “costar” diners.

Si el PDE respon a l'objectiu d'aconseguir una mobilitat més racional, eficient i sostenible, hauria de comportar una reducció en els desplaçaments individuals mecànics, en relació a d'altres modes més sostenibles, o si aquesta proporció es manté, hauria d'incrementar-se molt la freqüentació al centre, i/o produir-se un canvi en les fonts energètiques. Es a dir, major utilització del centre, menors consums o una racionalització en les inversions en actius fixes.

A banda de les externalitats positives (també quantificables) derivades de la reducció de l'accidentalitat, de la disminució de l'estrès derivat de la congestió, d'un millor posicionament en termes de responsabilitat social corporativa i d'imatge de compromís cívic i social.

Totes les inversions del PDE haurien de tenir “retorn”.

No es coneixen ni difonen prou els avantatges de disposar de PDE.

Millora de la productivitat, reducció de costos per desplaçaments, una baixada en l'accidentalitat, millors condicions d'accessibilitat per a usuaris i clients, reduccions de temps en l'arribada al centre i millora de les condicions de confort del desplaçament, més eficiència en els aprovisionaments i en els serveis, reducció en l'ocupació de l'espai que cal adquirir per a les activitats vinculades a la mobilitat i en la construcció i manteniment d'infraestructures i instal·lacions, gestió més econòmica i eficient de les flotes de vehicles d'empresa, etc.

I que es podria fer per canviar aquesta tendència de poc compliment de les obligacions existents i promoure la millora de les actuacions “micro” en Mobilitat?:

En primer lloc llistar les actuacions que s'estan realitzant des de diverses vessants i administracions i dimensionar-les. Encara que els indicadors finals a utilitzar hagin de ser l'increment en el nombre de PDE's i en el seu nivell d'aplicació, res impedeix explicar també tot el que s'estigui fent, encara que els fruits es recullin més endavant.

Cal ampliar la tramesa d'escrits dirigits des d'ATM i altres administracions a empreses i institucions reclamant l'obligació de tramitar el seu PDE i recordant els aspectes positius de dotar-se d'un instrument d'aquest tipus.

Cal crear argumentaris positius i distribuir-los també entre les organitzacions sectorials, empresarials, laborals i socials perquè es pugui fer-ne difusió entre els associats, sense “temor” a equivocar-se en el missatge. Els responsables de les empreses o entitats afiliades potser facin més confiança en els seus representants que en les pròpies administracions.

Es necessari obrir quan abans una finestra específica dedicada als PDE a la web corporativa d'ATM (i/o d'altres administracions) i incloure en ella la relació d'empreses i institucions que disposen de PDE i també exemples del contingut i les mesures que incorporen aquests plans.

Cal insistir a les Administracions i Operadors de Transport en que quan abans tinguin PDE.

Caldria "simplificar", encara que es pugui interpretar en segons quin sentit "a la baixa", els criteris de redacció dels PDE, en aquesta fase inicial.

Menys enquestes, estadístiques, mapificacions i altres treballs costosos (en temps i diners) i passar més ràpidament a les fases d'elaboració de propostes i d'establiment de mecanismes d'implantació, avaluació i revisió. Els documents han de ser senzills i comprensibles per persones no expertes en mobilitat i àgils i flexibles per a poder modificar i revisar actuacions no reeixides.

ATM (i les altres administracions concernides) haurien d'editar una nova guia model actualitzada per a la redacció de PDE i promoure'n la seva difusió.

S'hauria de configurar un tipus de PDE que fos mes una eina de gestió, de diàleg participatiu al si de l'empresa i entre aquesta i la resta de la Societat, de rel cooperativa. Un Pla molt vinculat a la figura del Gestor o Comitè de Mobilitat i al seguiment de l'eficàcia de les mesures proposades, als ajustos en costos, si es el cas, al resultat de les negociacions col·lectives, a les decisions de les Administracions vinculades, etc.

S'ha de crear, inexcusablement, una base de dades d'institucions i empreses que, a criteri d'ATM, estan obligades a disposar de PDE. El nivell de compliment i d'aplicabilitat s'ha de poder posar en context i si la base està territorialitzada, molt millor. Ara es parla d'entre 2.000 i 3.000 empreses i institucions, però tot son estimacions i la forquilla es massa àmplia.

De la mateixa manera cal generalitzar l'obligació de la elaboració i tramitació del PDE al conjunt del territori català, atès que no es tracta únicament d'una mesura contra la contaminació atmosfèrica a la RMB. S'ha de decidir quin es l'àmbit administratiu adequat per a "custodiar i dirigir" el procés i per a ser dipositari i fedatari del Registre Públic de PDE's.

I per descomptat cal que es tramiti una Modificació del Decret, que seria molt útil fer coincidir amb el que ja està en elaboració dels EAMG (son figures molt vinculades), per a dotar l'Administració de força d'obligar, per a identificar millor quin es el nivell responsable del seu control, com es vinculen a altres plans de mobilitat, el seu contingut mínim i de tramitació, com es gestiona el Registre, quins efectes te disposar de PDE o incomplir l'obligació de tramitar-lo, quina ha de ser la seva definitiva denominació, les entitats, institucions i empreses que han de tenir l'obligació de tramitar-lo i aplicar-lo, etc.

Francesc X. Ventura i Teixidor.

Març de 2018.